La PEDEMONTANA ferrovia degli emigranti

In Friuli, l'ultima opera ferroviaria realizzata prima della guerra 1940-'45 è la linea Pedemontana, quella che corre lungo l'arco collinare occidentale da Sacile a Pinzano, collegando le vallate del Cellina, del Colvera, del Meduna, del Cosa e dell'Arzino alla maggiore viabilità ferroviaria regionale.

Uno studio di massima per la costruzione di questa ferrovia era già stato elaborato fra il 1908-'09 e il progetto esecutivo verso il 1910, ma l'inizio dei lavori risale alla fine del 1914, quando — riferisce la cronaca — « si impose la necessità di dare lavoro alle torme di emigranti che tornavano a frotte dall'Austria e dalla Germania ».

È interessante, comunque, ricordare le vicende precedenti, cioè le iniziative e le motivazioni poste a sostegno di questa opera di progresso civile che, per tanti risvolti umani e sociali, ebbe parte rilevante nella vita delle popolazioni friulane delle vallate occidentali.

Si avvertiva sempre piú pressante l'esigenza di migliorare le vie di comunicazione, nella piena fioritura delle strade ferrate, perchè « i prodotti della montagna e gli uomini potessero circolare con piú facilità verso le regioni limitrofe e verso i paesi d'oltralpe ».

I paesi del pedemonte friulano e delle vallate interne erano già, prima della fine del secolo, un serbatoio dolente di emigrazione; il loro viaggio iniziava con diligenze e carrozze per raggiungere la ferrovia a Spilimbergo, a Pordenone e a Sacile.

Dalle vallate dell'Arzino, fin dagli anni 1860-'80, l'impresario Ceconi di Pielungo aveva tratto con sé centinaia e centinaia di muratori e di carpentieri a costruire le maggiori ferrovie dell'impero: da Borovnica a Sopron, da l'Arlberg a Bistrica.

Quell'epopea di opere ferroviarie si era conclusa nel 1901 con la costruzione della strada Margherita, che da Anduíns sale a Pielungo lungo gli orridi dell'Arzino, offerta generosa e riconoscente del co. Ceconi (di tale titolo era stato investito per i suoi meriti) alla sua gente e ai suoi paesi.

Ma per questi laboriosi emigranti, autori di tante opere civili in altri paesi, la ferrovia di casa « la Pedemontana », era solo un desiderio all'inizio del nostro secolo.

Fra i piú accesi sostenitori di quest'opera appare, alle origini, il medico

CARTA SCHEMATICA
delle ferrovie della Provincia di Udine
con speciale riguardo al Circondario di Pordenone
Scala 1 : 250000
VILLA SANTINA
Provincia di Belluno
Provincia di Venezia
Provincia
BELLUNO
POLPET
VITTORIO
CONEGLIANO
SUSEGANA
ODERZO
ERTO
CIMOLAIS
CLAUT
BARCIS
ANDREIS
CELLINO
TRAMONTI DI SOPRA
TRAMONTI DI SOTTO
CLAUZETTO
FORGARIA
MEDUNO
FRISANCO
TRAVESIO
FANNA
MANIAGO
PINZANO
SEQUALS
LESTANS
ARBA
BELLA
GIAIS
S. MARTINO
AVIANO
CASTELLO
BUDOIA
S. QUIRINO
ROVEREDO
COMINA
CORDENONS
TAURIANO
PORDENONE
PORTO FLUVIALE
SACILE
CASARSA
S. Vito al Tagl.
F. Meduna
F. Noncello
F. Tagliamento

1. - Carta delle comunicazioni ferroviarie nel Friuli Occidentale allegata alla pubblicazione « Ferrovia Pordenone - Aviano » edita dalle Arti Grafiche già F.lli Gatti in Pordenone nel 1921.

progressista Gino Zanardini di Vivaro, nipote del co. Gherardo Freschi (collaboratore del senatore Francesco Rota di S. Vito al Tagliamento); nel 1905 egli scriveva al senatore friulano, invitandolo a farsi portavoce presso il Ministero della guerra per dimostrare l'utilità della ferrovia Pedemontana a scopo militare, cioè a sostegno della linea fortificata del Tagliamento; in seconda istanza lo Zanardini prospettava « il grande vantaggio che ne sarebbe derivato alle persone e alle merci delle valli del Cellina, del Meduna e dell'Arzino ».

Anche sulla « Patria del Friuli » del 1912 il cronista auspicava che « la tanto desiderata Pedemontana possa essere un fatto compiuto e che una nuova fonte di ricchezza venga aperta alla industre popolazione delle vallate, che pur troppo sino ad oggi restarono troppo appartate dal mondo civile, non per colpa loro, ma piú che altro per la trascuratezza delle autorità locali e del governo . . . ».

Intanto le sollecitazioni ed i carteggi del medico di Vivaro continuano, con insistenza, per lunghi anni; l'ultima lettera è quella dell'autunno 1914: lo Zanardini questa volta si rivolge direttamente al Presidente del Consiglio, Antonio Salandra, per ribadire la necessità di dare concreto inizio ai lavori della nuova ferrovia, soprattutto con lo scopo di occupare tanti emigranti che tornavano a casa dagli imperi centrali, dopo l'inizio della deflagrazione mondiale.

Sicuramente per questa nuova situazione sul finire del 1914 ebbero inizio i lavori del corpo stradale, sospesi dopo qualche mese, nella primavera del '15, quando altri interessi militari si erano concentrati su altre linee dirette al prossimo fronte di guerra: la posa del doppio binario da Casarsa a Udine e verso Cormóns, il completamento del tronco Pinzano-Gemona, i cui lavori erano proceduti a rilento dopo l'apertura del tronco Spilimbergo-Pinzano, avvenuta nel gennaio 1912.

Della Pedemontana si riprese a parlare intorno al 1920 con alcuni finanziamenti disposti dai LL.PP.; ancora una volta due elementi risultarono determinanti per la ripresa dei lavori: realizzare una linea di interesse militare (secondo i nuovi disegni dello Stato Maggiore) alle spalle del nuovo confine nord-orientale e alleviare, con un'opera pubblica, la forte emigrazione e lo spopolamento delle vallate prealpine.

Fra il 1921 e il 1926 vennero realizzate le opere piú importanti: i ponti viadotti sul Cellina, sul Colvera, sul Meduna, sul Cosa e sui valloni del Gercia, tutte strutture in pietra di notevoli dimensioni e anche di spiccata linea architettonica.

Fra il '28 e il '30, con altri finanziamenti, vennero completati i fabbricati delle stazioni e della linea (con strutture uniformi, ancor oggi di buona funzionalità), l'armamento e gli impianti di sicurezza e di segnalamento.

Nella realizzazione della ferrovia avevano lavorato alcune centinaia di operai del pedemonte e delle vallate, ma anche gruppi venuti dal basso Veneto dove la miseria fra i braccianti agricoli, non usi all'emigrazione, in quel periodo si era fatta piú acuta.

2. - Viadotto in costruzione sul torrente Cellina presso la stazione di Montereale nel 1922.

Nei diversi lotti e cantieri vi avevano partecipato una decina di imprese locali ed esterne; numerose cave di ghiaia erano state aperte sui fiumi Cellina e Meduna per ricavare il materiale della massicciata ferroviaria, mentre il pietrame di puddinga per la costruzione dei viadotti era stato estratto dalle cave della Val Cellina e della zona osovana.

Lunghi traini di cavalli avevano risalito i corsi dei fiumi per avvicinare i materiali ai cantieri di lavoro, fatiche umane ormai sconosciute, uscite dalla memoria del nostro tempo.

L'INAUGURAZIONE DELLA FERROVIA

L'apertura della linea costituisce una pagina di storia locale di forte contrasto: da una parte l'ufficialità politica del « regime » fascista, dall'altra la semplicità e l'entusiasmo, ma anche la povertà delle popolazioni friulane del pedemonte.

Con l'ordine di servizio n. 153 le F.S. annunciavano che « dal 28 ottobre 1930 verrà aperta al pubblico servizio ed esercitata dalle Ferrovie dello Stato la linea Sacile-Pinzano, della lunghezza complessiva di Km. 52+755 ».

Il cronista della « Patria del Friuli », pochi giorni prima, informava che questa ferrovia era « la risultante di nobilissimi sforzi, di tenaci battaglie, condotte con tutti i mezzi . . . che oggi le popolazioni salutano festosamente e con le migliori speranze ».

L'inaugurazione della linea era stata fissata, secondo i calendari del regime, per il 28 ottobre « ottavo anno della marcia su Roma »; all'avvenimento il governo fascista diede particolare risonanza sia per il consolidamento politico del regime, sia per i risvolti sociali che l'opera assumeva in un momento di grave depressione economica e proprio in una zona di più elevata emigrazione.

Tutte le autorità civili e militari della provincia di Udine erano state convocate a Sacile per salutare la corsa inaugurale; il sottosegretario Leoni rappresentava il governo.

La cronaca della giornata riferisce che « la folla che si assiepa nei dintorni della stazione di Sacile ammira il primo convoglio che partirà

3. - Il convoglio alla stazione di Montereale Cellina nel giorno dell'inaugurazione della « Pedemontana ». Era il 28 ottobre 1930.

4. - Il treno inaugurale sta per giungere alla stazione di Meduno accolto festosamente dalla popolazione.

5. - Le locomotive a vapore del primo convoglio che ha percorso la Sacile - Pinzano, attirano l'attenzione dei medunesi.

attraverso i paesi pedemontani a recare un nuovo soffio di civiltà e di benessere morale e materiale ».

Al saluto del podestà di Sacile Zancanaro, l'on. Leoni « risponde con un breve ma vibrante discorso col quale reca il saluto e l'augurio del governo fascista e del suo grande capo ».

Il sottosegretario coglie l'occasione per esaltare la laboriosità delle popolazioni friulane ma, soprattutto, per sottolineare il consolidamento del regime e dice: « I viaggiatori che percorreranno questa linea vedranno aprirsi dinanzi a loro i piú seducenti e suggestivi aspetti panoramici di una regione che farà loro affiorare tanti ricordi. Pensino, essi, che in questa zona si è meno sentito il ricatto dei bianchi e dei rossi, ricatto che è per sempre tramortito . . . ».

Nella ufficialità retorica di queste affermazioni è ancora evidente il problema delle opposizioni al regime che, nel Friuli occidentale, costituivano un elemento attivo nel pordenonese e nello spilimberghese; nella zona pedemontana, invece, gli uomini validi erano già in gran parte emigrati alla ricerca di lavoro, per un doloroso decorso storico, che il regime aveva gravemente accentuato.

Dopo la parte ufficiale, risultarono sicuramente sincere le espressioni popolari; al passaggio del treno inaugurale « le popolazioni attendevano in massa compatta a tutte le stazioncine e gridavano la loro gioia col trasporto di una esultanza incontenibile »; il cronista racconta ancora che « . . . ci commossero quelle vecchie che vedemmo in gruppo a Castelnuovo benedire il convoglio che passava rombando . . . e quel contadino che, presso Montereale Cellina, gettò in aria il cesto con le pannocchie raccolte, allargando le braccia gridando ».

Cosí in quell'autunno del 1930 si era concretata anche l'attesa del medico Zanardini di Vivaro (ormai scomparso); il treno correva sul tracciato vario del pedemonte occidentale, ai margini dei centri popolosi di Aviano, Montereale, Maniago, Fanna, Meduno, Travesio e Castelnuovo fino alla stretta di Pinzano.

L'ESERCIZIO

Per gli emigranti che vanno e che tornano questo è sicuramente il paese dell'anima; dal treno si aprono paesaggi larghi e indimenticabili: la cerchia piú alta delle Prealpi, dai contrafforti del Cavallo e del Raut fino al Chiampon di Gemona, il taglio roccioso e severo agli imbocchi del Cellina, del Colvera e del Meduna; dall'altra la pianura aperta e luminosa, bianchi letti di ghiaia rigati da azzurri corsi d'acqua, dossi verdi cosparsi di frutteti e di boschetti, lindi paesi sottomonte con tante case antiche e recenti, fiorite e abbellite dall'estro di questa gente laboriosa e tenace.

È il Friuli « di là da l'aga », quello che è meno conosciuto, che ha vissuto la lunga storia anonima e dimessa dei muratori e terrazzieri sparsi nel mondo.

Nel primo decennio la ferrovia venne servita da sei treni viaggiatori con trazione a vapore, molto frequentati particolarmente nei giorni dei mercati locali e nei momenti dell'emigrazione stagionale; era ben nota la

184					Pinzano-Sacile							(14 novembre 1938)	
		A837 accel leggera 2 e 3	A839 accel leggera 2 e 3	A891 accel leggera 2 e 3		Alt. s.m.	Dist. km	per Gemona del Friuli e Casarsa 182		A888 accel leggera 2 e 3	A890 accel leggera 2 e 3	A892 accel leggera 2 e 3	
...	...	6 27	10 10	18 10	part	162	▸	**Pinzano** (Km. 1)	arr	9 25	14 45	21 02	...	...
...	...	6 32	10 15	18 15	↓	190	3	Castelnuovo del Friuli (Km. 5).....	↑	9 20	14 40	20 57	...	...
...	...	6 39	10 22	18 22	↓	215	7	Travesio (Km. 1)................	↑	9 14	14 34	20 51	...	...
...	...	6 48	10 31	18 31	↓	265	13	Meduno (Km. 3)................	↑	9 05	14 25	20 42	...	...
...	...	6 54	10 37	18 37	↓	262	16	Fanna (K. 1)-Cavasso (Km. 8).......	↑	8 59	14 19	20 36	...	...
...	...	7 02	10 45	18 45	↓	277	21	Maniago (Km. 1)................	↑	8 51	14 11	20 28	...	...
...	...	7 09	10 52	18 52	↓	297	25	Montereale Valcellina (Km. 1).....	↑	8 45	14 05	20 22	...	...
...	...	7 21	11 04	19 04	↓	147	37	Aviano	↑	8 30	13 50	20 07	...	...
...	...	7 29	11 12	19 12	↓	81	43	Budoia (Km. 2)-Polcenigo (Km. 2).	↑	8 23	13 43	20 00	...	...
...	...	7 40	11 23	19 23	arr	26	53	**Sacile** p. Venezia e Treviso 71	part	8 10	13 30	19 47	...	...

6. - La linea « Pedemontana » secondo l'« Orario Pozzo » del 1938.

corrente periodica dei « camerieri » di Montereale e di Budoia che raggiungevano gli alberghi di Venezia (e anche di Milano e della Svizzera) che poi diventarono anche proprietari di locali e ottimi trattori.

Un treno merci trasportava numerosi carichi di legnami e di foraggi provenienti dalle vallate e il « collettame » delle coltellerie che uscivano dalle operose officine di Maniago; i treni militari delle manovre estive erano diventati, infine, un altro pesante impegno stagionale della linea (e della zona prealpina) fino al conflitto del 1940.

Fra il '44 e il '45 una parentesi di storia recente ha investito tutto il tracciato della Pedemontana; in questi mesi essa diventa la linea del fronte fluttuante e misterioso della Resistenza: da una parte i partigiani arroccati sulle montagne che la interrompono sistematicamente per ostacolare gli spostamenti dei treni militari; dall'altra i tedeschi che, dalla pianura, risalgono le strade delle vallate contro la resistenza piú agguerrita del Friuli, quella dell'Arzino, della Val Tramontina, del Cellina e del Piancavallo.

Alcuni scontri durissimi si svolsero proprio a cavallo della Pedemontana, sui dossi di Pinzano, di Castelnuovo e di Montereale; alla fine della guerra risultarono danneggiati i ponti sul Gercia, sul Cosa e sull'Artugna, lunghi tratti di binario e alcune locomotive fuorviate da frequenti sabotaggi.

Nell'autunno del '45 si riprese l'esercizio su opere provvisorie fino a Castelnuovo; l'anno dopo il treno raggiunse Pinzano e Gemona.

Quella che segue è cronaca recente; proprio sulla Pedemontana si vivono due momenti economici e sociali del nostro tempo: il periodo del dopo guerra fino al 1965 è quello della nuova emigrazione stagionale, e di quella senza ritorno che affolla periodicamente i treni di speranze e di valigie.

È un lungo racconto umano ancora da scrivere; un racconto scandito dal tran-tran della « littorina » (quelle del 1941 sono rimaste in servizio fino al 1974) che passa fischiando in fondo agli ultimi orti, sotto i dossi boscosi.

« Travesio, Meduno . . . Budoia » grida il ferroviere aprendo la porta; abbracci frettolosi e si parte; per uno che sale, tre familiari salutano commossi dal marciapiede, finché il treno svolta fra i campi, nelle prime ombre della sera.

Ma c'è anche la gioia dei brevi ritorni; sotto Natale il treno del mattino

7. - Una locomotiva deragliata in corrispondenza del viadotto di Pinzano durante un attacco delle forze partigiane (estate 1944).

8. - Il viadotto del Gercia II° (fra le stazioni di Castelnuovo del Friuli e Pinzano) distrutto in seguito ad un'azione di sabotaggio (estate 1944).

viene su ansimando dalla salita di Marsure carico di uomini e di valigie; hanno passato la notte pigiati e insonnoliti nei lunghi treni degli emigranti, usciti dalla Svizzera e dalla Francia.

Nelle stazioncine della Pedemontana, affollate di spose, di parenti e di bambini, si rinnovano gli abbracci: una pausa della vita, fatta di arrivi e di partenze per la gente del pedemonte friulano.

Il secondo periodo è quello recente, dal '65 in avanti; la motorizzazione individuale ha svuotato i treni della Pedemontana; l'emigrazione si è andata stabilizzando, i ritorni ferragostani diventano ormai fatti personali vissuti sulle strade piú veloci, con diverse prospettive.

Sui treni si affaccia una nuova clientela: sono i pendolari del lavoro, sempre piú numerosi da alcuni anni, che giornalmente si spostano verso i centri produttivi di Maniago, di Sacile, con diramazioni verso Pordenone e verso il Veneto; sono gli studenti (i figli degli emigranti) che, in una diversa immagine sociale, confluiscono verso i maggiori centri scolastici.

Quella che intorno al 1965 era una ferrovia da includere fra i « rami secchi », dieci anni dopo si riscopre come una buona via di trasporto fra i centri pedemontani e i punti estremi di Sacile e di Gemona; dieci anni dopo anche per il tronco Pinzano-Casarsa (chiuso frettolosamente al servizio viaggiatori nel luglio 1967) sono emerse nuove considerazioni.

Se il traffico viaggiatori non paga l'esercizio, il movimento merci della Pedemontana è invece una realtà piú concreta: le attività produttive e le industrie di Maniago, di Spilimbergo e del tronco pedemontano orientale di Osoppo e Majano hanno sviluppato un traffico su rotaia in via di crescita. La Pedemontana in tutto il suo tracciato sta assumendo nuove dimensioni e una diversa fisonomia; alla ferrovia degli emigranti e delle manovre militari si va sostituendo l'immagine del lavoro locale con nuove esigenze di spostamento pubblico.

Una nota finale riguarda gli eventi sismici del '76; i danni provocati alle stazioni di Pinzano, Travesio e Meduno, oltre a quelli di Osoppo, Majano e Spilimbergo non hanno impedito un soccorso straordinario per le popolazioni ed i paesi colpiti dalla grave sciagura; centinaia di vagoni dismessi dall'esercizio, sono usciti dalla Pedemontana e collocati con carrelli stradali, nei punti piú impensati: presso le case diroccate, sui dossi, negli orti e nei cortili di Forgária, di Pinzano, di Valeriano, di Casiacco, di Paludea, di Toppo e di Sequáls.

È stato un soccorso eccezionale: esso ha offerto un alloggio precario ma sicuro nel doloroso panorama delle distruzioni umane e materiali; ancora una volta la Pedemontana è entrata nella piccola storia del Friuli, questa volta con una funzione civile per questa gente operosa che si avvia verso un nuovo e coraggioso cammino di ricostruzione, nel solco di una silenziosa tradizione.

CESARE BORTOTTO